Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8063**

17. Wahlperiode 02. 12. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Volker Beck (Köln), Bettina Herlitzius, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Köln

Der Eisenbahnknoten Köln ist einer der am stärksten belasteten Knoten im deutschen Eisenbahnnetz. So erreichen allein den Kölner Hauptbahnhof werktäglich 1 060 Personenzüge; davon sind rund 900 Züge des Nahverkehrs. Mit rund der Hälfte aller Zugbewegungen sind die S-Bahn-Gleise 10 und 11 das Rückgrat des Nahverkehrssystems im Hauptbahnhof, so dass sich hier Zugfolgezeiten von unter drei Minuten ergeben. Geringfügige Betriebsstörungen an dieser Stelle führen schnell zu einem Dominoeffekt und pflanzen sich im Netz fort.

Neben den schon heute überlasteten Personenverkehrsanlagen des Hauptbahnhofs haben auch die Zulaufstrecken im Verdichtungsraum Köln abschnittsweise ihre Kapazitätsgrenze erreicht.

Der umfangreiche Schienenpersonenfern- und -nahverkehr (SPFV und SPNV) wird durch zwei europäische Güterverkehrskorridore, die durch den Knoten Köln führen, überlagert.

Einer Angebotsausweitung im SPNV oder der Einführung neuer internationaler ICE-Verbindungen, wie in der geplanten Relation Frankfurt–Köln–London, sind enge Grenzen gesetzt. Auch das Wachstum im Schienengüterverkehr (SGV) führt im Bahnknoten Köln bereits heute zu Trassenkonflikten. Es ist absehbar, dass die vorhandene Eisenbahninfrastruktur im Verdichtungsraum Köln das prognostizierte Wachstum im Schienenverkehr nicht aufnehmen kann.

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland und die Deutsche Bahn AG (DB AG) gaben daher eine umfassende „Knotenanalyse“ in Auftrag, mit der die betrieblichen Schwachstellen aufgezeigt und gleichzeitig betriebliche und infrastrukturelle Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit im Knoten Köln abgeleitet werden sollen.

Auf Basis der Mitte Juni präsentierten Analyse sollen kurz-, mittel- und langfristige Infrastrukturprojekte entwickelt werden, um die Kapazitäten des Eisenbahnknotens Kölns entscheidend zu erhöhen und damit zukunftsfähig zu machen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welchen Streckenabschnitten im Bahnknoten Köln und den Zulaufstrecken kommt es aus Sicht der Bundesregierung bereits heute zu Trassenkonflikten oder ist die Betriebsqualität unzureichend, und auf welchen ist dies bis 2025 zu erwarten?

   Welche Zugbelegung im SPNV, SPFV und SGV ergibt sich heute auf diesen Abschnitten, und welche ist bis 2025 zu erwarten?

2. Mit welchen Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene will die Bundesregierung die Leistungsfähigkeit im Bahnknoten Köln verbessern, und welchen Effekt erzielen die geplanten Infrastrukturprojekte aus dem Blickwinkel der Steigerung der Leistungsfähigkeit und die Verbesserung der Betriebsqualität?
3. Für welche Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene im Eisenbahnknoten Köln liegt bereits eine Finanzierungsvereinbarung vor, und für welche ist der Abschluss einer solchen in naher Zukunft geplant?

   Wie hoch ist das Investitionsvolumen für alle geplanten Projekte im Verdichtungsraum Köln?
4. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der im Bedarfsplan Schiene enthaltenen Vorhaben zur Kapazitätssteigerung im Bahnknoten Köln?
5. Hält die Bundesregierung die im Bedarfsplan Schiene enthaltenen Infrastrukturvorhaben zur Verbesserung der Betriebssituation im Knoten Köln für ausreichend, um das prognostizierte Wachstum im Schienenverkehr aufzunehmen (Begründung)?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ergebnisse der vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) und der DB AG beauftragten Knotenanalyse, insbesondere mit Blick auf den aufgezeigten Zeithorizont zur Umsetzung des Maßnahmenbündels?
7. Welche der in der Untersuchung des NVR vorgeschlagenen Ausbauprojekte im Eisenbahnknoten Köln sind nicht Bestandteil des aktuellen Bedarfsplans Schiene, und welches Investitionsvolumen ist für deren Umsetzung aufzubringen?
8. Welche Aktivitäten entwickelt die Bundesregierung, um die vom NVR benannten Vorhaben in den Bedarfsplan Schiene aufzunehmen?

   Welche der aufgeführten Projekte beabsichtigt die DB AG mit ihrem Wachstumsprogramm voranzutreiben?
9. Welche der in der Knotenpunktuntersuchung von NVR und DB AG aufgeführten Ausbaumaßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung eher kurzfristig, und welche eher mittel- bis langfristig umzusetzen?
10. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Einführung einer neuen internationalen ICE-Verbindung in der Relation Frankfurt am Main–Köln–London, und welche betrieblichen Erfordernisse bzw. Einschränkungen ergeben sich im Hauptbahnhof Köln, insbesondere unter Berücksichtigung der vor Abfahrt eines Zuges notwendigen Sicherheitskontrollen?

Berlin, den 2. Dezember 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333